

الإجابة النموذجية لامتحان السداسي الأول في مقياس قانون البحار لطلبة السنة الأولى ماستر - تخصص: قانون دولي عام -

أولاً: مضمون تحديد وتميز مواطني الدولة عن الأجانب.

* مقدمة: (01 ن): تمتد سيادة الدولة الأرخيلية إلى المياه نفسها التي تتواجد خلف خطوط الأساس، وإلى المجال الجوي فوقها وإلى القاع وما تحت القاع، وكذا الموارد الموجودة فيها، وهذا ما نصت عليه الفقرتين الأولى والثانية من المادة 49 من اتفاقية 1982، بقولها: "1- تمتد سيادة الدول الأرخيلية إلى المياه التي تحصرها خطوط الأساس الأرخيلية المرسومة وفقاً للمادة 47، والتي تعرف بالمياه الأرخيلية، بصرف النظر عن عمقها وعن بعدها عن الساحل. 2- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق المياه الأرخيلية وكذلك إلى قاعها وباطن أرضه وإلى الموارد الموجودة فيه". وبالتالي حققت الدول الأرخيلية نجاحاً ملموساً فيما يتعلق بفرض سيادتها على المياه الأرخيلية وما فوقها من هواء وقاعها وباطن أرضها، لكن ذلك لم يؤدي إلى التأثير على حرية الملاحة الدولية، والذي دافعت عنه الدول الملاحية الكبرى بكل ما أوتيت من قوة، أي أنه تم التوفيق بين الوضعين، أي بين تقرير السيادة على المياه الأرخيلية، والاعتبارات التي تضمن الملاحة الدولية وعدم إعاقتها.

1/- نظاما المرور في المياه الأرخيلية: نصت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على حالتين يتم فيها المرور في المناطق الخاضعة للدول الأرخيلية، وهما حق المرور البريء وحق المرور الأرخيلي "العابر".

- حق المرور البريء: طبقاً للمادة 52 فقرة 1 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، ومع مراعاة المادة 53 (المتضمنة حق المرور في الممرات البحرية الأرخيلية) والمادة 50 (المتعلقة بتعيين حدود المياه الداخلية الحصرية المرتبطة بالمواد 9 و 10 و 11، أي مصاب الأنهار والخلجان والموانئ، وهي حالات خطيرة ذات صلة بمجال السيادة الكاملة)، فإنه تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البريء خلال المياه الأرخيلية وفقاً لما ورد في الفرع الثالث) المتضمن لشرح حق المرور البريء) من الجزء الثاني المتعلق بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة. (02 ن)

- حق المرور الأرخيلي: (المرور العابر) (حق المرور في الممرات البحرية الأرخيلية): لقد قررت الفقرة 1 و 2 من المادة 53 من اتفاقية 1982 حق للدول الأرخيلية في تحديد ممرات بحرية وطرقاً جوية تكون ملائمة لمرور السفن والطائرات الأجنبية مروراً متواصلاً وسريعاً خلال (أي مرور الغواصات) أو فوق مياهها الأرخيلية والبحر الإقليمي والملاصق لها. وطبقاً للفقرة 3 من نفس المادة 53، فقد تم تحديد معنى حق المرور العابر على أنه حق المرور في الممرات البحرية الأرخيلية، وهذا يعني أن تمارس وفقاً لهذه الاتفاقية حقوق الملاحة والتحليق بالطريقة العادية، وذلك لغرض وحيد هو المرور العابر المتواصل السريع وذلك بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وبين جزء آخر من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة. (02 ن)

** إلا أن يمكن إدراج، ومقارنته بين النظامين، العناصر التالية:

إمكانية تفعيل حق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الأرخيلية طبقاً للمادة 52 فقرة 1 من إ. قانون البحار لسنة 1982، والتي جاء فيها: "1- رهنا بمراعاة المادة 53 ودون الإخلال بالمادة 50 تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البريء خلال المياه الأرخيلية وفقاً للفرع 3 من الجزء الثاني.

2/- للدول الأرخيلية أن توقف مؤقتاً، دون التمييز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، العمل بالمرور البريء للسفن الأجنبية في قطاعات محددة من مياهها الأرخيلية إذا كان هذا الإيقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة. ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب".

إذن: تم الاعتراف بحق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الأرخيلية طبقاً للمادة 52 فقرة 1 من إ. قانون البحار لسنة 1982، وذلك بالرغم من تنظيم حق المرور الأرخيلي في هذه المياه الأرخيلية في المادة 53 من اتفاقية 1982.

- ضف إلى ذلك، أن تحديد الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في المياه الأرخيلية لممارسة حق المرور الأرخيل (العابر) يمثل قاعدة أساسية وشرط جوهري وفقاً للمادة 53 من اتفاقية 1982، وهو أهم شرط يميز حق المرور الأرخيلي عن حق المرور البريء ويؤسس لقيامه، لذا على الدولة الأرخيلية أن تبين وبوضوح جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب، وفقاً لما ورد في الفقرة 10 من نفس المادة 53؛ في حين أن تحديد الممرات البحرية في المياه الإقليمية لممارسة حق المرور البريء فيها هو استثناء، فالمادة 22 فقرة 1 جاء فيها ما يلي: "1- للدول الساحلية، كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال مجراها الإقليمي استخدام الممرات البحرية واتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن". وذلك وفقاً لمجموعة من الاعتبارات التي وردت في الفقرة 3 من نفس المادة 22 (من الجزئية أ إلى د). وهذا مع التأكيد أن تطبيق أحكام هذا الحق (أي المرور الأرخيلي) يتم في المنطقة التي تقع خلف خطوط الأساس المستخدمة لقياس المساحات البحرية للدولة الأرخيلية ويتواجد أمامها البحر الإقليمي. (02 ن).

***- طبقاً للفقرة 12 من المادة 53 من إ. 1982، إذا لم تعين الدولة الأرخيلية ممرات بحرية وطرقاً جوية لممارسة حق المرور الأرخيلي، جاز ممارسة هذا الحق خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية (ففي هذه الحالة يعتبر بمثابة حق مكتسب للسفن والطائرات الأجنبية المارة في مياهها الأرخيلية استناداً لمضمون هذه الفقرة). (02 ن)

ب/- حقوق الدولة الساحلية - مع الشرح المبسط - ذات الصلة بحق المرور البريء في مجراها الإقليمي:

*- حق وضع القوانين واللوائح المنظمة لحق المرور البريء: (المادة 21+ مع الإعلان عنها). طبقاً للفقرة الأولى من المادة 21 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، للدولة الساحلية أن تعتمد، طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي، قوانين وأنظمة (أي لها سلطة التشريع والتنظيم) بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي، والتي تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها ما يلي: - سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري؛ - حماية وسائل تسيير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو المنشآت؛ - حماية الكابلات وخطوط الألياف؛ - حفظ الموارد الحية للبحر؛ - منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصادر الأسماك؛ - الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخضفها والسيطرة عليها؛ - البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي؛ - منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المجرية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

وضمن هذا الإطار، وطبقاً للفقرة 3 من نفس المادة، يقع على الدولة الساحلية التزام بالإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة. (02 ن).

** - حق اتخاذ الإجراءات الكفيلة بمنع أو وقف المرور البريء: في إطار ممارسة الدولة الساحلية للحقوق المرتبطة بحق المرور البريء، منحت المادة 25 من اتفاقية 1982 لقانون البحار الدولة الساحلية الحق في منع أو وقف المرور البريء للسفن الأجنبية في مجراها الإقليمي إذا لم تمثل لقوانينها ونظمها الداخلية المتعلقة باستخدام الممرات البحرية المعنية ونظم تقسيم حركة المرور التي تعينها، وخاصة إذا مارست تلك السفن الأجنبية الأنشطة الضارة المحددة في الفقرة الثانية من المادة 19، وبالضبط تلك الأنشطة المذكورة في العناصر من (أ) إلى (د)، والتي هي بمثابة تهديد لسلامتها وأمنها أو لحسن نظامها، كالقيام بأنشطة البحث والمسح دون إذن منها أو الأفعال التي تهدف إلى التدخل في عمل من شبكات التواصل أو أعمال التلوث المقصود والخطير.

فوفقا للفقرتين 1 و 2 من المادة 25، يمكن للدولة الساحلية منع المرور البريء في بحرها الإقليمي، ذلك أن المرور البريء استثناء على سيادة الدولة الساحلية الكاملة على بحرها الإقليمي. (01 ن).

كما أنه، وطبقا للفقرة 3 من نفس المادة، يحق للدولة الساحلية وقف المرور البريء مؤقتا ووفقا للشروط المحددة في نفس الفقرة، بإمكانية وقف الدولة الساحلية للمرور البريء في البحر الإقليمي للسفن الأجنبية لا يتم إلا متى كان المرور الرئيسي لوقف هذا المرور هو أمن الدولة الساحلية، وهذه الشروط (القيود) هي: - أن يكون وقف الدولة الساحلية للمرور البريء وفقا مؤقتا وليس دائما؛ - أن يكون هذا الإجراء ضروريا لحماية أمنها أو مصالحها الأمنية أو لقيامها بمناورات عسكرية وليس سلطة مطلقة؛ - ألا تمارس حقها في وقف المرور البريء بشكل ينطوي على أي تمييز قانوني أو فعلي بين سفن الدول الأجنبية؛ - أن يكون في قطاعات (مناطق) محددة من بحرها الإقليمي؛ - وكذلك أن تعلن عن هذا الإيقاف للمرور البريء إعلانا كافيا (أي الإعلان الواجب).

وفي الواقع لن الفقرة 3 من المادة 25، جعلت ممارسة هذا الحق غير مطلقة، وأخضعها لتلك الشروط أوالقيود التي يجب على الدولة الساحلية أن تراعيها، ذلك أن تقدير الدولة الساحلية لوقت وظروف وقف المرور البريء يجب أن يستند على اعتبارات موضوعية وليس اعتبارات شخصية، بمعنى أنه يجب أن تكون المصالح الأمنية للدولة الساحلية تقتضي فعلا وقف المرور البريء. وما يؤكد ذلك، أنه عندما قدمت لجنة القانون الدولي، لمؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار، نص مشروعها الذي كان يعطي الدولة الساحلية اختصاص تقديري واسع بمنحها نوعا من التقدير الشخصي، اعترضت بعض الدول على ذلك النص على أساس أنه قد يضر بالعلاقات الودية بين الدول والمبادلات التجارية الدولية.

***/- حق تعيين الممرات البحرية وتقرير نظم تقسيم حركة المرور البريء في البحر الإقليمي: طبقا للفقرتين 1 و 3 من المادة 22 من اتفاقية سنة 1982، إن تحديد وفرض استخدام الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في البحر الإقليمي لممارسة السفن الأجنبية لحق المرور البريء فيها استثناء وليس قاعدة، وذلك على عكس حالة الممرات الأرشيلية ونظم تقسيم حركة المرور التي تحددها الدولة الأرشيلية في مياهها الأرشيلية لممارسة حق المرور الأرشيلي (المرور العابر)، إذ تشكل القاعدة العامة عند تنفيذ هذا المرور العابر، وذلك وفقا للفقرة الأولى من المادة 22. إلا أنها عند قيامها بتعيين هذه الممرات البحرية وتقريرها لنظم تقسيم حركة المرور، فإنه يجب أن تراعي مجموعة من الاعتبارات والضوابط والتي وردت في الفقرة 3 و 4 من نفس المادة، فهذه الاعتبارات (والواردة في البنود أ وب وج ود من الفقرة 3) تدل وتؤكد على الجانب الاستثنائي الذي يطبع عملية تحديد وفرض استخدام الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور في البحر الإقليمي لممارسة السفن الأجنبية لحق المرور البريء فيها، وهي كالتالي:

- توصيات المنظمة الدولية المختصة؛ -/ وأي قنوات تستخدم عادة للملاحة الدولية، -/ وما لسفن وقنوات معينة من مميزات خاصة؛ -/ وكثافة حركة المرور. (01 ن).

وعليه، وطبقا للمادتين 21 و 22 سالتفي الذكر من اتفاقية سنة 1982 لقانون البحار، يكون من حق الدولة الساحلية أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء، لضمان سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري وحماية وسائل تيسير الملاحة في بحرها الإقليمي، وأن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام ممرات بحرية معينة واتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن. (01 ن).

ج- واجب الإعلان عن الأخطار في المياه الإقليمية من قبل الدولة الساحلية: يقع على الدولة الساحلية واجب الإعلان عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي، وذلك استنادا لنص المادة 24 في فقرتها الثانية من اتفاقية سنة 1982، فانطلاقا من حق السيادة الذي تتمتع به الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، فمن المفروض أن تكون على علم بكافة الأخطار (العلم المفترض) التي تهدد سلامة وأمن السفن حال إبحارها فيه، أي تعلم بما تحويه تلك المياه، وهو علم كلي نابع من السيادة الكاملة التي تمارس كل مظاهرها في هذا المجال البحري (مثل: وجود صخور ضخمة أو غيرها من العوائق التي يكون من شأنها تهديد سلامة وأمن الملاحة الدولية في بحرها الإقليمي)، لذا عليها أن تعلن الإعلان المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي. (02 ن).

د/- لن المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 199/10، ذكرت وثيقتين تستلزمهما الدولة الجزائرية في الطائفة المحلفة فوق التراب الجزائري؛ إذ عرفت المقصود برخصة التحليق التي هي الإجراء الذي تسمح بواسطته السلطة الوطنية المؤهلة لطائرة دولة أجنبية بالتحليق فوق التراب الجزائري من أجل الهبوط فيه، وذلك أن التحليق، وحسب نفس المادة 2، هو استعمال المجال الجوي الجزائري من طرف طائرة دولة أجنبية مع أو بدون هبوط على مطار جزائري. (02 ن).

ه/- في حالة عدم امتثال السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور: على الرغم من أن المادة 32 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تتحدث عن تمتع السفن الأجنبية الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية بحصانة تامة أثناء مرورها في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، إلا أنه وبالتدقيق في مضمون نص المادة 30 من نفس الاتفاقية، نجد أنه لا يمكن تطبيق الإجراء المتعلق بطلب المغادرة فوراً الموجه للسفن الحربية الأجنبية على السفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية (وهي السفن الأجنبية العامة الأخرى التي تعمل في خدمة عامة لدولة العلم، مثل: السفن المستشفيات والبريد والبحث العلمي والأرصاد الجوية، إلخ...) في حالة عدم امتثالها لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور البريء، ذلك أن المادة 30 تقتصر هذا الإجراء على السفن الحربية الأجنبية دون السفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية، مما يعني سكوت الاتفاقية عن الإجراء الواجب اتخاذ ضد هذا النوع من السفن، وبالتالي وجود فراغ قانوني يجب تداركه ومعالجته ضمن مواد اتفاقية سنة 1982، وما يؤكد ذلك أن القسم الفرعي جيم (المتضمن لأربع مواد من 29 إلى 32) معنون بـ "القواعد القانونية المنطبقة على كل من السفن الأجنبية الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية". إذن هو فراغ قانوني مسكوت عنه يجب معالجته ضمن أي تعديل قد يتم لاتفاقية قانون البحار لسنة 1982. (02 ن).

بالتوفيق - أستاذ المقياس: